

OPSCHRIFT

Vergadering van: 16 januari 2014

Nummer: 2014_MC_00006

Onderwerp:
Budget Mobiliteitsbedrijf. - Isabelle De Clercq

Raadslid(-leden):
Isabelle De Clercq - N-VA

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

-

Vraag:

1. De budgetdocumenten vermelden dat er verzinkbare palen zullen geplaatst worden in het kader van het project 'kentekenherkenningscamera's in het voetgangersgebied' (cf. Boek 4, p. 41). Waartoe dienen deze palen en waar zullen ze worden geplaatst?
 2. De budgetdocumenten maken melding van een project 'centrale dispatching bewaking parkeergarages' (cf. Boek 4, p. 41). Wat is de bedoeling hiervan? Zullen de parkeergarages 's nachts sluiten?
 3. Ook is er melding van een project 'modulaire parkeergarages' (cf. Boek 4, p. 41). Waarover gaat dit?
-

ANTWOORD

21 januari 2014

Uw **eerste** vraag over de verzinkbare palen:

In het kader van het project "Camera's met kentekenherkenning voor de voetgangerszone", hebben we onder meer ook nagegaan of sommige toegangswegen tot de voetgangerszone niet beter fysiek kunnen worden afgesloten. Fysieke afsluitingen hebben namelijk het voordeel dat ze zeer zichtbaar zijn, en dus een veel betere preventieve werking hebben, zeker voor mensen die de binnenstad niet kennen. Deze camera's zullen wel met signalisatie aangeduid worden, maar dit zal niet door iedereen opgemerkt worden, en zullen onwetenden toch het voetgangersgebied inrijden.

We concludeerden dat dynamische paaltjes beter niet gezet worden in de toegangswegen die ook door openbaar vervoer worden gebruikt. Dit omwille van de zware consequenties bij falen of aanrijdingen. Indien er iets misgaat, zit je als snel met een kwartier voor het een oplossing, waarbij er serieuze files ontstaan voor openbaar vervoer, zeker op al die hoog frequente lijnen in de binnenstad.

Toegangswegen die wél in aanmerking komen voor dynamische palen zijn deze waar er geen openbaar vervoer op zit. We denken hierbij aan onder andere aan de Jan Breydelstraat, Hoogpoort, Ravensteinstraat en Onderstraat. Verdere modaliteiten moeten nog onderzocht worden, nl toegang voor brandweer en hulpdiensten, functionaliteiten van het badgesysteem etc.

Uw **tweede** vraag over de centrale dispatching bewaking parkeergarages:

Dit project heeft tot doel het beheer en bewaking van de ondergrondse parkings - zowel fietsparkings als autoparking - vanuit een centrale locatie te organiseren. Momenteel worden alle autoparkings 24 uur op 24 bewaakt door een bewakingsagent van een externe bewakingsfirma die ter plaatse in elke parking is. Dit is een vrij dure werkwijze : alleen al deze kosten bedragen meer dan 2,1 miljoen euro, exclusief BTW, op jaarbasis. In globaliteit moet het project leiden tot een meer kostenefficiënt beheer van de parkings, zonder evenwel in te boeten op de kwaliteit van de bewaking.

Het is de bedoeling om deze kosten te verlagen door de bewaking ter plaatse grotendeels weg te halen uit de parkings en te vervangen door een beheer en bewaking op afstand, vanuit een centrale meldkamer. Allicht zal nog een beperkte vorm van bewaking voorzien blijven voor de drukke periodes. Ook zal er te allen tijde voorzien worden in een interventieploeg die ter plaatse kan komen bij haperingen en defecten.

De parkings zullen echter alle, zonder uitzondering, gedurende 24 uur op 24 open blijven en dit zowel voor uitrijdende als voor inrijdende wagens.

Het project werd recent opgestart binnen het Mobiliteitsbedrijf. In eerste instantie wordt onderzocht of er geopteerd wordt voor een meldkamer in eigen beheer dan wel voor een meldkamer van een externe dienstverlener. De budgetten zijn nodig voor aanpassingen in de meldkamer en de technische voorziening, maar deze zullen zich op een vrij korte termijn terugverdienen.

Ook wordt onderzocht of het beheer van de camera's voor het voetgangersgebied en het beheer van het verkeersgeleidingssysteem kan meegenomen worden in deze aanpak.

Onze ambitie is om tegen eind 2015 een de centraal beheersysteem te hebben.

Uw **derde** vraag over de modulaire parkeergarages:

Hiermee wordt bedoeld parkeergarages die binnen een vrij korte termijn kunnen geconstrueerd worden om een tijdelijke parkeernood op te vangen. Hierbij wordt gedacht aan metalen constructies die meermaals kunnen gemonteerd en gedemonteerd worden, zodat ze op verschillende locaties kunnen geplaatst worden. Een voorbeeld hiervan was de tijdelijke parking aan het Sint Pietersstation. Een mogelijke locatie waar deze kunnen gebouwd worden is The Loop, doch dit hoeft niet tot deze locatie beperkt te blijven.